Nr. 13. Kraków, dnia 1 Listopada 1896. Rocznik I.

Adres
Redakcyi i Administracyi
ulica Floryańska L. 55,
I piętro.

listy i przesyłki pieniężne
Redakcyi lub Administracyi
I piętro

Listy reklamacyjne
nie podlegają opłacie
pocztowej

Kuryer Kolejowy
Organ galicyjskich kolejarzy.

Prenumerata wynosi:
W Krakowie:
(bez odsyłki)
rocznie . . . . 1 złr. 20 ct.
półrocznie . . — „ 60 „
kwartalnie . . — „ 30 „
W Austryi:
rocznie . . . . 1 złr. 40 ct.
półrocznie . . — „ 70 „
kwartalnie . . — „ 35 „
W Niemczech:
rocznie . . . . . 3 marki.
We Francyi:
rocznie . . . . 5 franków.

Numer pojedynczy 5 ct.

Do nabycia w Krakowie w Biurze dzienników Plac Maryacki L. 2.

Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca.

Kolejarze wobec agitacyi wyborczej.

Stary parlament kona. Obojętnie słucha się jego obrad, a tylko jednej chwili czeka z upragnieniem lud pracujący: rozwiązania tego przeżytego ciała i rozpisania nowych wyborów według nowej ustawy wyborczej.

Właściwie powinny one były już dawno być rozpisane, bo już w chwili, gdy reforma wyborcza została uchwalona i otrzymała sankcyę cesarską; z tą bowiem chwilą parlament wydał na siebie wyrok śmierci. Pomimo to w niezbadany sposób funkcyonuje on dalej, co więcej, uchwala ustawy, mające ogromną wagę dla całych mas proletaryatu, który otrzymał prawo wyborcze na to przecież, aby i jego głos zaważył na szali ustaw, dla niego przeznaczonych. Wrogowie ludu korzystają z tej małej chwilki, z tej ostatniej sposobności, która pryśnie z nastaniem nowej ustawy wyborczej, by, jak długo można, kuć przeciw ludowi jednę ustawę po drugiej, by wogóle korzystać ze swej władzy i swych przywilejów.

Długo to jednak nie potrwa. Zbliża się wiosna nowej ery politycznej w życiu Austryi. Puszczyki reakcyjne w postaci starostów, żandarmów i jezuitów, starają się ją wszelkiemi siłami wstrzymać. Nowi jednak wyborcy pójdą do urny, by głosami swemi uroczyście zaprotestować przeciw niezliczonym gwałtom i uciskom władz, przeciw wrogiej im polityce dotychczasowych partyj parlamentarnych. Kto żywi w sobie postępowe uczucia, kto szczerze kocha lud, ten głosować będzie za kandydatami tej partyi, która jedna stała i stoi wiernie na straży praw ludu pracującego, partyi socyalno-demokratycznej. Wzrasta ona w siłę i w potęgę, lud miejski i wiejski budzi się z uśpienia, zrywa się do walki z swymi ciemięzcami szlacheckimi, rzecz więc naturalna, że ci bronią się rozpaczliwie, że wypuszczają całą sforę żandarmów świeckich i duchownych, słowem i drukiem, zakazami zgromadzeń i prześladowaniami obrońców ludowych chcieliby zgnieść ten potężny ruch mas pracujących, ruch, który zakończy tysiącletnią niewolę ludu polskiego.

Zanosi się na olbrzymią walkę ludu pracującego z klasą rządzącą i jej sługami na całej przestrzeni Galicyi, a to, co się obecnie przed naszemi oczami dzieje niemal codziennie, wskazuje jasno, że walka ta będzie rzeczywiście zaciętą.

Partya socyalno-demokratyczna będzie najważniejszym rzecznikiem praw ludowych w walce wyborczej; pod jej sztandar zaciągnie się cały myślący proletaryat i wszystkie uczciwe jednostki z warstw średnich, które razem z robotnikami wybierać mają posłów z piątej kuryi.

Jakież stanowisko zająć mają kolejarze przy wyborach? Dlaczego głosować powinni jedynie za kandydatem tej partyi, której przedstawiciele w parlamencie jedynie będą bronić praw służby kolejowej? Na te pytania odpowie każdy, zastanawiający się nad swym losem kolejarz. Wystarczy obecnie przypomnieć, że szczególnie służbie kolei państwowych, powinno najbardziej zależeć na tem, czy państwo, które w tym wypadku jest przedsiębiorstwem, znajduje się w ręku jej wrogów, czy też w części przynajmniej na rządy państwa, więc i na losy kolejarzy, wywrą wpływ wybrani przez proletaryat, a więc i przez nich samych prawdziwi obrońcy uciśnionych.

Chodzi nam teraz o stanowisko, jakie kolejarze zająć powinni wobec agitacyi wyborczej. Mogą oni oddać partyi całkiem inne jeszcze, niż reszta proletaryatu, usługi. Podczas gdy inni robotnicy mniej lub więcej przykuci są do swych siedzib, stanowią kolejarze żywioł ruchliwy, pędzący bezustannie z miejsca na miejsce. Możemy łączyć z sobą oddzielone od siebie komitety wyborcze, pośredniczyć między niemi, utworzyć żywą nić, wiążącą luźne grupy agitacyjne. Nam kolejarzom przypaść może zaszczytna rola pionierów agitacyi wyborczej, a zadaniem naszem będzie oddać swe usługi i siły agitacyi i organizacyi. Pomyśleć tylko, jak ogromne korzyści przynosić mogą konduktorzy przy pociągach ciężarowych, [illegible] zatrzymując się dłużej na pojedynczych stacyach, mogą choćby cokolwiek wpłynąć na rozwój agitacyi wyborczej, mogą w dziewiczych miejscowościach, dokąd nie dotarł jeszcze żaden agitator, położyć podwaliny partyi politycznej i starać się o utrwalenie w ten sposób nawiązanych stosunków.

Ale więcej jeszcze mogą zdziałać kolejarze. Jest mnóstwo miejsc, gdzie personal kolejowy — to jedyna inteligencya. Nieraz w zapadły jaki kąt, pomiędzy zacofaną w najwyższym stopniu ludność, przenosi się ze względów służbowych inteligentnego kolejarza. Co za znakomita sposobność działać tu dla naszej świętej sprawy. Z jaką szlachetną dumą będziemy się mogli pochwalić, żeśmy całe okolice nawrócili na socyalizm. Wyzyskiwany budnik kolejowy, umieszczony gdzieś jakby w pustyni, a znający w pobliżu jedynie biednych ciemnych chłopków, może siać ziarno nowej nauki pośród tego ludu! Gazety, broszury, odezwy, wszystko, co odpowiada temu celowi, możemy znakomicie zużytkować.

Naturalnie i w dniu wyborów każdy kolejarz spełni swą powinność, pójdzie do urny i odda głos na kandydata socyalno-demokratycznego. Zdaje się, że żaden zarząd kolejowy nie poczyni kolejarzom trudności w wykonaniu tego prawa obywatelskiego, chyba tylko koleje państwowe, gdzie od nastania rządów Guttenberga gwałcenie i ukrócanie zagwarantowanych ustawą zasadniczą praw politycznych uważa się za coś honorowego. Radzimy tedy Towarzyszom zawczasu postarać się przez wniesienie prośby do dyrekcyi, by na dzień wyborów zaprowadzono południowe szychty w ten sposób, by jedna część służby i robotników pójść mogła na wybory przed, a druga popołudniu, przyczem naturalnie pozostali zobowiązują się zaniedbaną przez tamtych pracę uzupełnić. Gdyby poszczególni dyrektorzy byli tak nierozsądni i nieostrożni, że chcieliby okazać swą nieprzychylność i niechęć dla zorganizowanych kolejarzy przez drobnostkowe szykany, wówczas organizacya znajdzie już środki, by tych panów nauczyć rozumu, lub ich przynajmniej poddać zasłużonej pogardzie opinii publicznej.

Na wszelki jednak wypadek ma się agitacya rozpocząć natychmiast. Należy z całym zasobem sił i energii i z całym zapałem zabrać się do agitacyi. Chyba zdrajca niech wtedy siedzi cicho. My kolejarze, którzy łączymy siecią żelazną wszystkie ogniska cywilizacyi, którzy na skrzydłach pary niesiemy postęp i kulturę w kraje barbarzyńskie, bądźmy i tu pionierami postępu i cywilizacyi, pionierami ruchu, który przyniesie wszystkim wolność, równość i braterstwo!

A więc do pracy.

Przyjaciel organizacyi.

Pan Guttenberg dał w dniu 21 b. m. na posiedzeniu parlamentu pocieszające oświadczenie: „Jestem — powiedział — wielkim zwolennikiem i wielbicielem dobrej organizacyi zawodowej". Oświadczenie to jest niezwykłą niespodzianką, i musimy przyznać, żeśmy się nie spodziewali, iż za wpływem nagłego wniosku Pernerstorfera będziemy mogli powitać w Jego Ekscelencyi towarzysza broni w walce o sprawę służby kolejowej. Oczywiście towarzysz Guttenberg nie powinien brać nam za złe, jeżeli tę przyjaźń, tak słodko wypowiedzianą, przyjmiemy z tą dozą wątpliwości, jaka się w nas budzi na wspomnienie jego mowy, którą wygłosił przy objęciu urzędu ministra kolei żelaznych. Wówczas przedstawił się jako równie gorący zwolennik i wielbiciel otwartego i szczerego występowania robotników i służby kolejowej. Ale robotnicy i służba ze swoją otwartością i szczerością złe poczynili doświadczenia u Jego Ekscelencyi. Im bezwzględniej i otwarciej wypowiadali swoje skargi, tem nieprzyjaźniej występował wobec nich pan Guttenberg, a kiedy zwołali kongres, aby zupełnie otwarcie dać obraz swego położenia, to pan minister chciał koniecznie przez swoich dyrektorów za pomocą nieudzielania urlopów przeszkodzić odbyciu się kongresu, a nawet wyszedł zupełnie z swojej roli, kiedy na tych, co kongres zwołali, napadł w grubiański sposób i odmówił przejrzenia ich prośby.

Szczerze zatem żałujemy, że musimy stwierdzić fakt, iż ani nam, ani nikomu z bezpośrednio dotkniętych robotników nic nie wiadomo o owem surowem śledztwie, które — podług swego własnego twierdzenia — pan Guttenberg zarządził zaraz na początku swego urzędowania w sprawie wypadków, podanych w „Eisenbahnerze". Ani jeden robotnik nie był przesłuchanym; p. Guttenberg poinformował się tylko u przełożonych, a nie trzeba być nawet wcale namiętnym zwolennikiem organizacyi, lecz tylko człowiekiem sprawiedliwym, aby zrozumieć, że bardzo mało wogóle i bardzo mało prawdy dowie się o położeniu robotników kolejowych, jeżeli się trzyma tylko przełożonych. Jeżeli tedy p. minister chce obecnie rzeczywiście dotrzymać danego przyrzeczenia, że zarządzi „dokładne i surowe dochodzenie" w sprawie podanych przez Pernerstorfera wypadków, to może swojej „najwyższej życzliwości" dać wyraz najlepiej przez to, że przesłucha samych robotników i służbę kolejową, naturalnie zapewniwszy im pod słowem honoru bezkarność — i przeciwstawi ich dyrektorom. Materyału dostarczy mu podostatkiem tak przez niego czczona organizacya kolejowa.

Minister żali się jednak, że skarg nie wnoszą zwykłą drogą służbową przez bezpośredniego przełożonego. To nas — szczerze mówiąc — wcale nie dziwi. Jeżeliby zażalenia były załatwiane na zwykłej drodze służbowej, to na cóż byłaby potrzebna organizacya? A czyż nie wydaje się Jego Ekscelencyi nonsensem, żeby robotnicy na niesłychane i brutalne postępowanie względem nich ze strony jakiegoś przełożonego przez tegoż wnosili zażalenia? A jeśliby nawet służba i robotnicy chcieli się zwrócić ze swemi skargami do p. ministra — jak to rzeczywiście zamierzali uczynić na początku jego urzędowania, — to czyż szorstkie, nieprzyjazne postąpienie jego ze zwołującymi kongres nie musiało ich odstraszyć od wstąpienia na tę drogę? A jeśli pan minister pragnie na seryo usunąć takie przerażające wypadki, to poćóż czeka dopiero na drogę służbową, której najmniejszem już złem jest nieskończenie długie zwlekanie sprawy? Czemuż nie idzie za przykładem cesarza Józefa II, który osobiście szedł „do ludu", aby się na własne oczy przekonać o panujących tam stosunkach? „Służbowa" droga zażaleń rozpaczliwie wygląda — młody towarzysz Guttenberg musi nam to wybaczyć — na wymówkę.

Ale jeszcze bardziej zdumiewa nas to, że p. minister sądzi, iż przez organizacyę, względnie przez organ zawodowy, ponosi „karność ogromną szkodę". Brzmi to dosyć podejrzanie, bo — jak wiadomo — każdy zajadły wróg organizacyi wprowadza jako ostatni argument przeciwko niej „karność". Nie chcemy obwiniać p. ministra o umyślną nieprawdę. Ale jeżeli czyta pisma zawodowe, jako zapalony zwolennik organizacyi, za jakiego przecież pragnie uchodzić — chociaż, jak sądzimy, pewnie jeszcze nie należy do stowarzyszenia zawodowego, — to z pewnością nie znajdzie ani jednego numeru, w którymby nie wskazywano na konieczność prawdziwej dyscypliny, w którymby nie zalecano towarzyszom „ścisłego wypełniania obowiązków", w którymby wreszcie nie zwracano uwagi na skutki, jakie dla tysięcy pociągnąć może zaniedbanie służby. Ba, pismo zawodowe powiada nawet prawie słowo w słowo razem z p. ministrem: „Służba kolejowa wymaga ścisłego wypełniania obowiązków przez wszystkie jej organa". Prawda, że pismo zawodowe kładzie największy nacisk na słowo „wszystkie". Jakżeż to nieładnie — żądać od dyrektora tegoż samego ścisłego wypełnienia obowiązków, co od służby kolejowej — i tylko w tym celu, aby usunąć ową jednostronność w pojmowaniu dyscypliny, z powodu którego kładzie się cały ciężar odpowiedzialności i największą część najcięższej pracy na barki robo-

tnika i które sprowadza najwyuzdańszą samowolę w postępowaniu ze służbą, — stworzono organizacyę. I aby p. Guttenbergowi, jako największemu zwolennikowi organizacyi, zrobić serdeczną uciechę, oznajmiamy mu, że w tym kierunku organizacya może już wiele świetnych wykazać wyników.

Mimo to wszystko jedno zwłaszcza zdanie Jego Ekscelencyi zadowolniło nas w najwyższym stopniu: „Naturalnie, że dyrektorowie muszą, tak jak ja to czynię, istniejących dyrektyw, regulaminu służbowego, ustaw jak najsurowiej przestrzegać". Odtąd zatem nie będzie można żadnemu z robotników lub służby zaprzeczyć prawa, zagwarantowanego ustawami zasadniczemi, należenia do jakiegokolwiek stowarzyszenia, odtąd nie będzie można odmówić komuś awansu z powodu należenia do organizacyi. Nikt już odtąd nie będzie karanym przeniesieniem za przekonania, a ponieważ nawet dyrektorowie mają być posłuszni ustawie, przeto mamy wszelką podstawę do sądzenia, że pan Guttenberg wskaże dyrektorom granice ustaw i zabroni im grozić służbie słowami: „Kto należy do stowarzyszenia zawodowego, będzie przeniesionym lub wydalonym!" Cieszy nas też niewymownie, że odtąd ma się surowo przestrzegać regulaminu służbowego i dyrektyw, bo w ten sposób zmieni się już raz z pewnością więcej niż 24 godzin trwający turnus personalu jazdy, jakoteż przeciwne instrukcyi szybowanie.

Jeżeliśmy dobrze zrozumieli p. Guttenberga, to nastają teraz nowe czasy w państwowej służbie kolejowej: w przeciwieństwie do dotychczasowej epoki bezprawi, samowoli i lekceważenia ustaw — nadejdzie teraz nowa epoka sprawiedliwości i trzymania się ustaw. Naturalnie przypuszczając ciągle, żeśmy dobrze p. Guttenberga zrozumieli. Lub czy też jego przyjaźń dla organizacyi miałaby być tylko zewnętrzną, tak właśnie, jak było jego zamiłowanie do otwartości i prawdy? Będziemy czekali. Główna rzecz — p. Guttenberg niech się trzyma ustawy, jego przyjaźń i uwielbienie darujemy mu chętnie. Kolejarze żądają od rządu tylko słuszności, i ta więcej dla nich warta, niż wątpliwa przychylność ministra. („Arb. Ztg.").

Minister Guttenberg w opałach.

Dnia 21 października wniósł poseł **Pernerstorfer** i towarzysze w parlamencie następujący wniosek nagły:

„Ponieważ w ostatnich czasach zdarzały się dość często wypadki, że władze przełożone, a w szczególności dyrekcya kolei państwowych w Lincu wywierała na służbę kolejową, bezpośrednio lub pośrednio nacisk w tym kierunku, że zmuszała ich pod groźbą wydalenia lub przeniesienia wystąpić ze stowarzyszenia zawodowego służby kolejowej, stawiają podpisani następujący wniosek: Wzywa się ministra kolejowego, aby zwrócił uwagę podwładnych mu organów na to, iż wywieranie nacisku moralnego lub materyalnego, by przeszkodzić obywatelowi austryackiemu w należeniu do stowarzyszenia ustawowo nie zakazanego, jest czynem niedozwolonym, przekroczeniem ustaw zasadniczych.

Uzasadniając nagłość swego wniosku, przypomina poseł **Pernerstorfer**, że organizacya jest jedyną bronią mas pracujących przeciw przewadze kapitału. Kosztowało to strumienie krwi, szczególnie w Anglii, zanim zdecydowano się przyznać robotnikom prawo stowarzyszania się. Jeżeli państwo z robotnikami postępuje sobie tak, jak prywatny przedsiębiorca, pozostaje to w rażącej sprzeczności z okolicznością, że państwo równocześnie przyznaje sobie prawo i obowiązek przedsiębrać czynności socyalno-polityczne. Jednem z wielkich przedsiębiorstw, które państwo wzięło samo w swoje ręce, są koleje. Organizacya służby kolejowej jest dziś jedną z najpotężniejszych organizacyj robotniczych. Mowca odczytuje wiadomości z „Eisenbahnera", z których wynika, że władze kolejowe usiłują spowodować kolejarzy, przy kolejach państwowych zatrudnionych, by wystąpili ze swych stowarzyszeń fachowych. Jako przykład podaje okólnik dyrektora Kubika, którym wezwał naczelników stacyjnych o dostarczenie mu nazwisk członków stowarzyszeń. Minister miał w każdym razie sposobność poinformować się, czy te doniesienia są prawdziwe, i byłoby jego obowiązkiem zwrócić uwagę podwładnych swoich na bezprawie takiego postępowania. Jeżeli w dzisiejszej walce klas istnieje stosunek, w którym ona może mniej ostry przybrać charakter, to jest to chyba stosunek państwa, jako przedsiębiorcy, do swych robotników. Czegoż się zaś spodziewać należy po tysiącach pojedynczych przedsiębiorców, jeżeli państwo narusza prawo koalicyi, przysługujące jego służbie? Walka władz państwowych przeciw organizacyi kolejarzy nie ma widoków wygranej. Mogłaby tylko sprowadzić reakcyę, będącą przeciwieństwem tego, czegoby sobie władze życzyły. Izba nie powinna pozwolić na to, by prawo organizowania się zostało w jakikolwiek sposób ukrócone, lub naruszone. Minister kolejowy powinien taki stan rzeczy usunąć i czuwać nad tem, by podwładni jego urzędnicy szanowali ustawy zasadnicze i inne. Mowca prosi tedy o przyjęcie wniosku.

Poseł dr. **Marchet** oświadcza, że chodzi tu o rzecz wielkiej wagi. Bez organizacyi robotników niemożliwym jest rozwój klas i stosunków społecznych, nie może się on na wszelki wypadek odbyć spokojnie. Tak zwany kontrakt roboczy nie jest kontraktem prywatnym, lecz ma charakter publiczny. By umożliwić robotnikom podniesienie poziomu ich egzystencyi, konieczną jest łączność, organizacya robotników. Nie odpowiada to celowi, aby pozostawić pojedynczemu odosobnionemu robotnikowi walkę o płacę. Zadowalniające rozwiązanie tej kwestyi możliwem jest tylko wtedy, jeżeli klasa robotnicza jest zorganizowaną. Sądy ugodowe, urzędy rozjemcze, zabezpieczenie na starość i na wypadek niezdolności do pracy, wszystko to są rzeczy niemożliwe bez organizacyi robotników. I dlatego wszyscy roztropni pracodawcy, do których przecież i państwo zaliczać się winno, są zdania, że robotnicy powinni się organizować. Tak oświadczyli w ankiecie w sprawie pracy kobiet, niedawno odbytej, liczni pracodawcy, a mianowicie najporządniejsi wśród nich, że nic nie mają przeciw organizacyi robotniczej. Mowca nie zna organizacyi kolejarzy i bierze kwestyę tę tylko z teoretycznego stanowiska. Jeżeli się chce czynnikom, które prowadzą organizacyę na fałszywe tory, które uprawiają agitacyę w złem tego słowa znaczeniu, podciąć grunt pod nogami, to nie należy używać represalij przeciw organizacyi. Mowca spodziewa się, że minister kolejowy zbada podane fakta i że, w razie, gdyby się okazała ich prawdziwość, przedsięweźmie odpowiednie środki zaradcze. Dla tego on i jego towarzysze głosować będą za nagłością wniosku.

Minister **Guttenberg** zwraca uwagę na §. 77 ordynacyi służbowej, mocą którego służba kolejowa, chcąc się użalić na swych bezpośrednich przełożonych, ma prawo skargę swą lub zażalenie wnieść wciągu 14 dni przed wyższą władzę. Każdy funkcyonaryusz zna ten przepis a na wniesione zażalenie z pewnością wdrożonem będzie surowe i bezstronne dochodzenie. Dotychczas nie doszło do ministra od żadnego sługi kolejowego w drodze służbowej zażalenie, jakoby ktoś pod nielegalną groźbą wydalenia lub przeniesienia zmuszony był do wystąpienia ze stowarzyszenia zawodowego. Minister nie był dotąd w stanie zająć się urzędownie kwestyą, w wniosku nagłym poruszoną. Oświadcza gotowość najenergiczniejszego zbadania konkretnych faktów jakiegoś rzekomo nielegalnego postępowania, jeżeli tylko podane zostaną ze strony jakiego posła lub innej godnej zaufania strony.

Pernerstorfer (przerywa): Ależ to są konkretne fakta, które odczytałem z „Eisenbahnera".

Guttenberg. Co się tyczy tego pisma, to muszę podnieść, że ponieważ od początku jestem największym obrońcą prawa i sprawiedliwości, zaraz po objęciu urzędowania wziąłem to pismo do ręki i kazałem zbadać poszczególne wypadki, o których, ku memu zdumieniu, z niego się dowiedziałem. Okazało się jednak, że albo wcale niema na tych wiadomościach prawdy, albo że najokropniej przesadzono. Jestem zresztą gotów w wypadkach, dziś przez p. Pernerstorfera podanych, wdrożyć ścisłe i urzędowe dochodzenie i według wyniku tych badań odpowiednio postąpić. Zarzucają mi niektóre stowarzyszenia, że jestem wrogiem organizacyi służby kolejowej. Zastrzegam się całkiem stanowczo przeciw takiej insynuacyi. Jestem wielkim zwolennikiem i wielbicielem dobrej organizacyi zawodowej, uważam ją za konieczną i znajdzie ona u mnie największe poparcie i życzliwość (*brawo.*) Muszę jednak zaznaczyć, że przynajmniej kierownictwo stowarzyszenia, o które tu chodzi, znajduje się na bezdrożu. Wywiera ono zgubny wpływ na kolejarzy, tak swoją ustną, jak i pisemną agitacyą. Gdyby Panowie zechcieli pismo to szczegółowo czytać, mielibyście tej organizacyi po uszy. Pismo to, które każdego przełożonego łży w najbezwstydniejszy sposób, czyta personal kolejowy. Zagraża wielkie niebezpieczeństwo, że wskutek tego podkopaną zostanie karność. Przy kolejach chodzi o sprawy największej doniosłości. Służba kolejowa wymaga ścisłego wykonywania obowiązków przez wszystkie organa. Dyscypliny należy najsurowiej przestrzegać. Życie tysięcy osób zależy dzień w dzień od dobrego wykonywania służby na kolejach. Cała komunikacya, przemysł i handel są od tego zależne. Nie chcę przedstawić następstw, do którychby doszło, gdyby n. p. nasza służba nie była posłuszną władzy, lecz pewnemu kierownictwu partyjnemu. Kolei nie można uważać za zwyczajne przedsiębiorstwo. Cała ludność ma interes w przestrzeganiu dyscypliny wśród służby kolejowej. Nie mogę w takich warunkach zabraniać dyrektorom, jest to raczej ich obowiązkiem troszczyć się o to, by dyscyplina nie została podkopaną. Naturalnie muszą dyrekcye, jak i ja sam, obowiązujących przepisów ordynacyi służbowej i ustawy jak najściślej przestrzegać. Jeżeli dyrektor jaki występuje przeciw ustawie lub ordynacyi służbowej, moją jest rzeczą pociągnąć go do odpowiedzialności. Dlatego pozostawiam Panom głosowanie nad tem, według swego uznania; co do mnie, nie widzę potrzeby oświadczyć się przeciw nagłości.

Poseł **Noske** rozpoczyna od wniosku Pernerstorfera, wkrótce jednak zbacza na zupełnie inny temat, lecz nareszcie oświadcza się za nagłością.

Pernerstorfer w odpowiedzi na wywody Marcheta nadmienia, że nie chodzi tu o to, czy kto jest przyjacielem, czy wrogiem organizacyi, lecz o to, co mówi ustawa, a ustawie należy wyrobić poszanowanie. I minister kolejowy zaznaczył, że jest przyjacielem organizacyi, ale dobrej. Obawiam się, że większość kolejarzy będzie uważała za bardzo złą tę organizacyę, którą minister uważa za dobrą. Minister oświadczył wręcz, że jest przeciwnym temu, by służbie ukrócano ustawowo przyznane jej prawa. Skoro pan, panie ministrze, nie potrafisz sam, to przy mojej pomocy nauczysz pan dyrektora Kubika rozumu. Prawo zażalenia, na które się minister powołał, jest dla służby niemal niedostępne. Mowca uważa ministra za poczciwca, sądzi jednak, że zadaje się zanadto z takimi ludźmi, jak Kubik i inni. Dyscyplina nie doznaje uszczerbku wskutek organizacyi: minister nie potrafi przytoczyć ani jednego wypadku, któryby za tem przemawiał. Niech się tylko nie przeszkadza tym organizacyom w ich błogiej działalności, a wychowają one z czasem ludzi. Powiedział minister, że w piśmie zawodowem szkaluje się przełożonych. Pismo się konfiskuje, dlaczego się więc, jeżeli to rzeczywiście prawda, ani razu nie zaskarżyło? Czy sądzi pan, że sędziowie przysięgli w Wiedniu, to sami socyalni demokraci? Są, co prawda, tam wyszczególnione fakta, wołające o pomstę do nieba. Dlaczego te łajdaki, którym się zarzuca najbezecniejsze czyny, nie wnieśli skargi? Już to musi coś być w tem, i to bardzo dużo, jeżeli pozwalają na te okropne rzeczy, o których mowa w tem piśmie. Odpowiedź ministra może tylko w małym stopniu, lub wcale nie zadowolnić. Powinna ona opiewać: Potępiam to wszystko stanowczo, wiem, że się to stało i dałem lekcyę tym panom. Mowca apeluje do Izby, by w tej, jak poseł Marchet powiedział, ważnej i rzeczywiście wielkiej sprawie, zamanifestowała poszanowanie ustaw i głosowała za wnioskiem. Leży to także w interesie ministra kolejowego, bo w tym razie znajdzie w Izbie oparcie. Ale jest też i rzeczą Izby i wszystkich partyj, by wniosek przyjęły.

Rezultat głosowania był następujący: 73 posłów oświadczyło się za, a 65 przeciw nagłości. Ponieważ nie było przepisanej większości $^{2}/_{3}$ części liczby obecnych posłów, odrzucono nagłość wniosku.

PRZEGLĄD.

Że nasz parlament nie ma prawie żadnego znaczenia i służy tylko na to, by każdorazowy rząd robił z bezkształtnej masy, nazwanej większością, różne figury i dziwolągi, jakie mu się żywnie podobają i że dotychczasowi wybrańcy „ludu", z nielicznemi wyjątkami, zatracili prawie zupełnie poczucie tego, co zrobić mogą i powinni wobec rządu reakcyjnego, słabego, niezdecydowanego, jakim jest rząd hr. Badeniego, o tem świadczą ostatnie wypadki nader dobitnie. Rok już mija od czasu, gdy Badeni objął rządy, a dotychczas nikt nie dowiedział się jeszcze, z kim chce rządzić były starosta rzeszowski i przeciw komu, jaki ma program, jakie zamiary. Sala parlamentarna stała się tylko miejscem dla nic nieznaczących mów, niesłuchanych przez nikogo. Politykę robi się, jak za starych, dobrych czasów, za kulisami, w półmroku, a to, co wychodzi na jaw, jest tylko dobrze odegraną komedyą; dobrze odegraną, bo robiono do niej wiele prób generalnych.

Uwagi te nasuwają się same przez się, gdy się czyta sprawozdania z obrad komisyi budżetowej nad funduszem dyspozycyjnym. Przy funduszu dyspozycyjnym (tj. funduszu przeznaczonym na dawanie zasiłków dla pism urzędowych i takich, które fałszują opinię publiczną) rozwija się zwykle dyskusya nad ogólną polityką rządu i stanowiskiem poszczególnych partyj. Tak też było i teraz. Z miną srogich tygrysów rzucili się np. Młodoczesi i liberali na Badeniego, żądając wyjaśnień w różnych sprawach. Badeni, z miną łagodnego baranka, wyrecytował to, co już powiedział przed rokiem, tj. parę frazesów o tem, o owem, a właściwie o niczem. Stoi ponad partyami, życzy wszystkim dobrego powodzenia w interesach itd. Oświadczenie to podziałało jak oliwa na wzburzone „bałwany" i

fundusz dyspozycyjny uchwalono 25 głosami przeciw 9.

W ten sposób wyrażono zaufanie temu rządowi, który na każdym kroku udowadniał, że nie dorósł do wysokości swego zadania. I znowu nie znamy programu p. Badeniego. Stare czasy Taaffego wróciły w całej okazałości. Programem Badeniego jest: żyć z dnia na dzień, aż do śmierci.

W komisyi budżetowej mówiono między innemi o reformie ustawy prasowej, o systemie konfiskat i stemplu dziennikarskim. Naglącą potrzebę naszych opłakanych stosunków prasowych uznają wszyscy, nawet minister Gleispach, który w grudniu zeszłego roku wygłaszał formalnie dytyramby na wolność prasy i swobodę zdania. Od tego czasu nie zmieniły się stosunki ani na jotę, a ostatniemi czasy konfiskaty zaczynają się mnożyć w zastraszający sposób. Dość przypatrzeć się prokuratorowi krakowskiemu i jego sposobowi konfiskowania, by uznać, że stan taki już dłużej istnieć nie może. Tymczasem p. Gleispach zwleka bez żadnego rozumnego powodu z ogłoszeniem swej reformy prasowej. Czy obawia się wyjść ze swoim płodem na światło dzienne? Krążą zresztą pogłoski, że stempel dziennikarski nie będzie zniesionym; pozostanie nadal, jako bijący w oczy dowód, że obecne ministerstwo nie ma zrozumienia dla żądań, które powinien spełniać rząd rozumny, liczący się z duchem czasu.

Pod pręgierz.

Kraków. Chwilowe zastępstwo naczelnika w Krakowie, z powodu urlopu inspektora Hubla, tak oszołomiło i przewróciło w głowie p. Przestrzelskiemu, iż zdawało się, że rozum stracił z tego powodu. Znalazłszy się chwilowo w nowej skórze, wyglądał godzinami całemi przez okno, jakby chciał mówić do przechodniów: „patrzcie, to ja, obecny naczelnik w Krakowie!“ Niedomyślni przechodnie nie zwracali jednak jakoś uwagi wcale na tak doniosłe zmiany. Z tymczasowego jego stanowiska skorzystali tylko jego ulubieńcy — a znienawidzeni przez niego poczuli na własnym grzbiecie jego turecką gospodarkę. Chcąc zwrócić jakoś bodaj trochę na siebie uwagę, uciekł się do wymierzania kar, które sypały się też podczas jego panowania dość obficie. Za małe uchybienie służbowe przyczynił się do ukarania dwóch konduktorów po 3 złr. — a już całkiem niesłusznie obłożył karą 2 złr. innego konduktora. Praktyki te uprawiał jeszcze także z innymi. Zapędy swej władzy posunął nawet do tego stopnia, że proszącemu o uwolnienie od jazdy konduktorowi, z powodu nagłej a ciężkiej choroby swej żony — stanowczo odmówił, nakazał bezwłocznie jechać, co tenże jednak nie uczynił, nie mając kogo zostawić przy chorej żonie, o czem miał się sposobność przekonać, wpadłszy do mieszkania konduktora w chwili najpoważniejszej operacyi.

Ponieważ jednak niema nic trwałego na świecie — przeto i pan Przestrzelski utracił swą władzę — i lepiej....

Podgórze Płaszów. — (Protekcya górą). Do bezczelnego zuchwalstwa dochodzi już obecnie protekcya na kolejach, na co niech posłuży fakt następujący: Niejaki Gottfried, wskutek swego małżeństwa, wyrobił sobie protekcyę, a przy jej pomocy został w krótkim czasie konduktorem. Wierny swemu pochodzeniu, stara się wszystkie tegoż przymioty zachować. Lenistwo, przebiegłość, chciwość, oraz skłonność do „geszeftu“ — to jego ideały, z którymi mu bardzo dobrze się dzieje. Dzięki swoim przymiotom i wszechwładnej protekcyi wkręcił się napowrót do pociągów osobowych, mimo, że przed dwoma laty ściągnięto go od nich za czyny bardzo niemoralne i brzydkie.

Jak wielkim i wszechwładnym musi być wpływ tych, którzy go protegują, kiedy wbrew nałożonej na niego karze, wbrew zaklęciom radcy Kolosvary'ego, że Gottfried więcej do służby nie wróci — w niespełna rok, podczas którego pełnił służbę magazyniera, a nie zwrotniczego, jak mu to za karę kazano, — powrócił do ruchu, jako konduktor manipulacyjny, a obecnie znajduje się już przy pociągach osobowych, które były zawsze jego marzeniem, przynosiły mu bowiem piękne dochody i łżejszą pracę.

Wobec podobnego faworyzowania ludzi moralnie skompromitowanych, konduktorzy, dbający o dobre imię, uczciwi i nigdy niekarani, czują się tym wypadkiem srodze pokrzywdzeni i oburzeni. Ciekawa rzecz, czy p. Kolosvary wie co o tem, a jeżeli tak, to dlaczego bezsilność jego zaszła już tak daleko?...

Skawina. Tutejszy naczelnik stacyi Ocetkiewicz zły jest na „Kuryera Kolejowego“ za publikowanie sprawek jego faworyta i kumotra Kozłowskiego i dlatego radby wszystkim zabronić go czytać.

Dnia 18 października spostrzegł on jednego z tutejszej służby, czytającego w wolnej chwili „Kuryera Kolejowego“, za co wpadł w taką irytacyę, że nietylko zwymyślał go najbrutalniejszemi wyrazami, ale w dodatku obiecał mu jesze 1 złr. kary, rzekomo za to, że czytał podczas służby.

Dziwny bo też to człowiek ten p. naczelnik, poniewiera ludzi za czytanie niezawisłego pisma, utrzymując, że szkoda wydawać pieniądze na to, a jakoś nie ma nic przeciw trzymaniu takich piśmideł, jak „Głos narodu“ lub „Gazeta ruchu“, choć to są pisma bez porównania droższe, i nie grozi nikomu karą, choć widzi podczas służby czytających te pisma. Znając poglądy p. naczelnika, nie dziwimy się wcale jego nienawiści do pisma, broniącego uczciwie praw służby kolejowej, dziwi nas natomiast, że p. naczelnik, pomimo swego pochodzenia i swej niezwykłej pobożności, jest najbardziej nieczułym na niedolę i nędzę swych bliźnich, czego na każdym kroku daje dowody swem brutalnem postępowaniem ze swymi podwładnymi.

Musimy nadmienić, że wasz korespondent podając, jakoby krewni naczelnika posiadali tu największe względy, był co do tego źle poinformowany, bo krewni jego nie posiadają ani setnej części tych względów, co np. taki Kozłowski, a nawet brat naczelnika sprawuje tu najpodrzędniejsze funkcye, jest bowiem stróżem, obarczonym liczną rodziną, z którą żyje prawie w nędzy, pobierając najniższą płacę 70 ct. dziennie, przez naczelnika na niższą jeszcze zredukowaną, albowiem często jeszcze musi płacić kary, nakładane przez czułego braciszka. W dodatku bywa przez tegoż traktowany jak najgorzej.

Sądzimy, że w panu naczelniku odezwie się coś szlachetniejszego i zaprzestanie znęcać się nad swym bratem, któremu powinien raczej przyjść z pomocą. Fakta te podajemy też dlatego w tak oględny sposób, aby go opamiętać i nawrócić na drogę rozsądku. Najwyższy czas po temu.

Chabówka. (Nowy system leczenia). Magazynier Reich, cierpiący od dłuższego czasu na katar i nieżyt żołądka poczuł d. 29 września tak silny kurcz żołądkowy, że był zmuszony wezwać lekarza kolejowego, dr. Ellingera z Mszany Dolnej. Ten przybył dopiero na drugi dzień w nocy, gdy najsilniejszy ból już był minął. Zapytany przez pacyenta o lekarstwo, odrzekł tajemniczo lekarz: „dowiesz się pan jutro, tylko się z naczelnikiem stacyi porozumię“, i rzeczywiście otrzymał najnowszego systemu receptę, wydaną przez uczonego zdaje się p. Ellingera. Recepta ta opiewała: „pacyent ma się natychmiast zgłosić do służby“, a w parę dni później otrzymał nadto łaskawie od dyrekcyi krakowskiej 5 złr. kary.

Tak się leczy chorych na kolejach państwowych!

Bogoniowice-Ciężkowice. Na stacyi tej, leżącej na szlaku Tarnów-Stróże, panuje wyzysk sił roboczych. Po zmianie turnusu letniego, z którego wypadło kilka pociągów sezonowych, naczelnik wydalił jednego robotnika stacyjnego, pozostawiwszy jednego tylko, używanego do służby dziennej, w nocy zaś, gdy pociągi Nr. 675 i 684 do krzyżowania wjeżdżają, nie ma przed domem stacyjnym nikogo, cała zaś manipulacya odbywa się pod odpowiedzialnością personalu pociągowego, z którego dwóch użytych być musi do szybowania, jeden do wyładowania i doładowania różnych towarów. Zugsführer zaś, który ma dozorowanie szybowania, t. j. nastawianie zwrotnic i dawanie sygnałów, musi, chcąc uniknąć wykolejenia, obiegać wszystkie tory, powyjmować podkłady, przekonać się, czy wozu na przodzie nie ma, bo o to nie ma się kogo zapytać. Naczelnik zaś, chcąc pokryć brak człowieka, posyła zwrotniczego, ale ten woli przecież pilnować swojej roboty.

Nadto naczelnik popędza personal do pracy nie bardzo przyjemnemi wyrazami.

Wszystko to wyniki owego systemu oszczędnościowego na kolejach, który uprawiają urzędnicy, chcąc się przypodobać dyrekcyi, a to kosztem bezpieczeństwa pasażerów i zdrowia i sił personalu.

Ciężkowice. Drogomistrz (Bahnmeister) Kutwiński postępuje sobie z biednymi ludźmi w sposób, zasługujący na napiętnowanie. Nawołuje on ludzi do wyrzucania szutru na wagony. Zamiast z góry odliczyć, ilu potrzebuje do tej roboty, nie widzi w tem nic złego, że niejeden wstaje o 1 w nocy, aby o 6 rano stanąć do roboty, a on odsyła z niczem około 40 ludzi, których fizyognomia mu się nie podoba. Tych zaś, którzy zostają do pracy, prześladuje, bije chorągiewką, nie bacząc na ich wiek. Zapewne Kutwiński, który jest synem ekonoma, sam doznawał takiego wychowania i teraz mści się na niewinnych ludziach.

Stanisławów. (Zabawka kacyka). Miał Iwan Groźny upodobanie, stanąwszy obok swego poddanego, wiercić mu żelaznym drągiem w stopie, a jeżeli tenże bólu nic okazał, sowicie go wynagradzał, a nawet na wyższe stanowisko podnosił. Miał Murawiew-wieszatel swą przyjemność palić setkami wsi litewskie i z lubieżną rozkoszą przyglądać się drgającym ofiarom na szubienicy, dlaczegóżby Heinrich, będąc „kacykiem“, nie miał mieć swej przyjemności, która się mu pod rządami jego „kuma“ dwu tytułów radcy Wierzbickiego sama w ręce wciska. — Używa też ów nowoczesny kolejowy „kacyk“ w całem słowa znaczeniu swej absolutnej kacykowskiej władzy na podwładnych mu konduktorach i na innej służbie. — Fakt jednak, który w przedostatnim czasie jego kacykowskich rządów zaszedł, daje dużo do myślenia, dlatego, że obecnie sam „kacyk“ biedaczysko zaczyna myszkować za upatrzonemi ofiarami — bo, zdaje się, jego wierna, ochłapami karmiona zgraja zaczyna go powoli opuszczać, a której jeszcze od siebie powiedzieć musimy, że jednego po drugim publicznie napiętnujemy — i tym sposobem damy prawym konduktorom znać, kogo unikać, a kogo poważać mają.

Pierwszą zatem znienawidzoną i na ofiarę szpiclowskich zdolności „kacyka“ wybraną osobistością był jeden z tutejszych portyerów, którego sobie Heinrich na ofiarę swych zapędów wybrał. Pewnego zatem pięknego poranku, chcąc sprobówać swych szpiclowskich zdolności, zaczepił przez tego portyera na peron wpuszczone trzy panie, żądając od nich kart peronowych. Panie zaś, nie znając znakomitości stanisławowskiej, przytem widząc arogancką figurkę, nie chciały się na wydanie kart zdecydować, aż dopiero wypowiedzenie sakramentalnych słów: „Bahn-Betriebs-Vorstand“, przez „kacyka“, te panie ośmieliło, że żądane karty mu okazały, które tenże u siebie zatrzymał, a na podstawie tychże usnuł misterną sieć, w której swą upatrzoną ofiarę męczyć i nad jej borykaniem się cieszyć zamierzał. Owej zatem niewinnej ofierze, na podstawie zabranych tym paniom biletów, nie omieszkał postarać się u swego „kuma“ i radcy dworu o wytoczenie dyscyplinarki, która się dla Heinricha, już naprzód się cieszącego, niefortunnie skończyła. Rzucone bowiem przez niego podejrzenie, jakoby ów portyer bilety peronowe już zużyte w obieg puszczał, zaś pieniądze sobie przywłaszczał, okazało się, mimo wszelkich, zabiegów czystym wymysłem kacykowskiej mózgownicy. Mimo zatem wszelkich wysileń, a nawet i kumoterstwa, pierwszy krok jego kacykowskiej mości kompletnie się nie udał, lecz zdaje się, że trzymając się maksymy: „każdy początek jest trudny“, swych dalszych ćwiczeń nie porzuci, aż znowu kiedyś, potknąwszy się, padnie, a chcąc podnieść głowę, zobaczy złowieszcze wyrazy: „*Mane Tekel Fares*“. Chwila ta się zbliża, dowody zaś ciężkie, które zbieramy, jakby uderzeniem maczugi „kacyka“ powalą.

Genialny wynalazek

Cieszcie się, konduktorzy! Stanisławowscy słynni „kumowie“ tak się waszą ciężką dolą przejęli, że zdołali wysiłkiem swych mózgownic wynaleść udoskonalenie, które po przeprowadzonem w Stanisławowie doświadczeniu i po opatentowaniu zdolne jest okropny przewrót w europejskiem kolejarstwie zrobić! Cieszcie się zatem, konduktorzy, bo czasy, kiedyście, wskakując i balansując na „pufrach“ latarnie sygnałowe zakładali, już bezpowrotnie minęły! Cieszcie się! lecz nie myślcie, że latarń nosić już nie będziecie, do tego bowiem tak daleko, jak daleko naszym „kumom“ do nieśmiertelności, a raczej do korony...? Otóż owym genialnym wynalazkiem „kumoterskich“ głów, jest już u nas w Stanisławowie, a to celem zbadania jej doniosłości przed opatentowaniem, wprowadzona w użycie „drabinka! słuchajcie — drabinka“!!!, po której się już teraz „sygnalmani“ wspinają do zakładania sygnałów! Ciesz się zatem, ludzkości, bo w Stanisławowie dokonali „kumowie“ olbrzymiego dzieła, które z czasem udoskonalone i przedłużone może nas na księżyc przenieść, gdzie za oddane usługi jednogłośnie ich jako „mandarynów“ okrzykniemy! Tymczasem jednak, nim to nastąpi, zastanowimy się nad owym genialnym wynalazkiem, według naszego zdania, pastucha niegodnym.

Tym genialnym wynalazkiem tak się „kumowie“ przejęli, że nawet wbrew art. 62 instrukcyi XX. do „ausrüstungu“ drabinkę tę wcielili i pod karą pieniężną wszędzie ze sobą wozić i używać poruczyli. — Dotychczas był konduktor jucznym mułem, nosząc różne przybory, był i jest także smarowozem, czego dowodem cyrkularz stanisławowskiej dyrekcyi w niedawnym czasie wydany, a wozy smarować pod karą nakazujący; obecnie do tych wszystkich, przez konduktora spełnianych obowiązków, dodano mu drabinkę, by go na kominiarza wykierować! Wszystko to zrobili stanisławowscy „kumowie“, aby się o doniosłości genialnego wynalazku przekonać, nim go opatentować dadzą, a z którymby sami osobiście doświadczalne próby czynić powinni, przyczem niechby sami karki skręcali, a nie narażali na to nas biedaków, i tak niepewny żywot wlokących!

Wprowadzając swój genialny wynalazek u nas w życie, zapomnieli oni całkiem o regule, że do używania jakiegoś nowo zaprowadzonego przedmiotu daje się równocześnie pewne wskazówki, jak ten przedmiot ma być używany, o czem nasi „lubi“ zapomnieli, czy z umysłu pominęli, by w razie smutnego wypadku mogli na swe usprawiedliwienie mówić, że genialnej drabinki nie po myśli wynalazców, a w dodatku może jeszcze w nietrzeźwym używano stanie. Genialna zatem „kumoterska“ drabinka bez osobnego przepisu do używania może stać się przyczyną

wielu smutnych wypadków dla konduktorów, którzy wskutek nieznajomości jej użycia, jedynie naturalnym popędem się kierując i o boki lub czoło tak zwanego „sygnałwozu" ją wspierając, by się po niej do podstawy latarnianej wspiąć narażeni są na nie niechybnie, a winni temu będą genialni „kumowie". Biorąc bowiem na uwagę używanie owej genialnej drabinki, widzimy już jej cel, który — chyba „kumowie" nie powiedzą, by go przeoczyli, a który tylko, rzec można, na to jest wyrachowany, by kilku, a może kilkunastu ludzi kalekami uczynić, lub wprost w objęcia śmierci rzucić. Takie bowiem ma przymioty owa o wóz opierana genialna drabinka. — Przy- [illegible] potrzeba, że „sygnalman" opiera ową kumoterskiego wynalazku drabinkę o ścianę wozu w okolicy nasad latarnianych, które zwykle w końcu długiej ściany około dachu się znajdują, i wstępując po niej, w jednej ręce dźwiga latarnię sygnałową, zaś w drugiej swą latarkę służbową, zostaje więc jakiś czas bez podpory zawieszony na niepewnym punkcie oparcia, i najmniejsze uderzenie wozu o wóz wystarczy, by razem z genialną drabinką runął wprost pod koła wozu. — Tak będzie! Dowodów na to, że się podobnie z każdym stać musi, a szczególniej w Stanisławowie, gdzie prawie przy każdym odejść mającym pociągu do ostatniej chwili się szybuje, a to odejmując lub dodając do niego wozy, o której to czynności „stockman", będąc na samym końcu pociągu, nic nie wie i, jak najspokojniej używając „kumoterskiej drabinki", pod uderzeniem poruszone wozy wpada, wynalazek kumów krwią swoją patentując: dowodów — jeżeli owego genialnego wynalazku „kumowie", jako instrukcyi a nawet osobistemu bezpieczeństwu przeciwnego, nie usuną — wkrótce może dostarczymy. Takie zatem strony dodatnie ma genialny wynalazek „kumów".

Teraz przystąpimy do strony ujemnej owego wynalazku Najpierw musimy postawić pytanie genialnym wynalazcom, kto ową drabinkę „kumoterską" ma nosić za konduktorami?!!! Wiadomo bowiem, że każdy konduktor, prócz kuferczka lub torby z żywnością, musi dźwigać coś innego jeszcze, i tak: pierwszy, czyli tak zwany „verschubman", dźwiga skrzynki z zapasowemi szkłami, lampę do wagonu służbowego i linewkę; drugi dźwiga dwie blaszane szajby wraz z „Bremsschuh"; trzeci dźwiga zapasowe sprzęgło, ważące około 30 a nieraz i więcej kilo; czwarty t. zw. „stokman" dźwiga trzy latarnie sygnałowe około 40, jeżeli nie więcej, kilo ważące. Któż zatem ma genialną karkołomną drabinę wlec jeszcze na tak odległych przestrzeniach, jak tu w Stanisławowie, Lwowie lub Stryju, nie mówiąc już o innych, końcowych stacyach?! Zresztą, gdybyśmy się na podobny, z przepisem niezgodny i nadmiernie nas obciążający, a w dodatku skręceniem karku grożący, wynalazek zgodzili, jakże to będzie wyglądać, gdy, jadąc „regie" do innej stacyi, w *coupée* ową drabinę wpakujemy?... Chyba nas już „kumowie" sami nauczą, jak ją umieścić, by nie obrazić podróżnych, którzy dziś już, nie widząc nawet drabin u nas, nosami kręcą na sam widok latarń, latarek, konewek ze smarowidłem, kupel, bremsschuhów, szajb i t. d., które im przejście tamują, a wskutek których to zakazano nam jeździć pociągami pospiesznemi. Pytamy się zatem genialnych wynalazców, czy ma sens włóczenie owej drabinki?! Czy obliczyli kumowie jej do zera redukujące się dodatnie strony? — Chyba nie!!! Bo byliby czegoś podobnego w życie, i to pod grozą kary, nie wprowadzali! Jeżeli, nie obwijając w bawełnę, prawdę powiemy, że „kumowie" najmniejszego pojęcia o potrzebach, jak również o przepisach instrukcyj nie mają i o nie bynajmniej się nie starają, już to jest dowodem, że, znając wozy cudze, na przykład pruskie, byliby musieli zauważyć na nich stopnie i poręczki, do nasad latarń sygnałowych prowadzące! Jeżeli dyrekcya mogła dla siebie zbudować salonkę i na nią tysiące były, to, by na ukucie stopni i poręczek, oraz umocowanie ich na paruset wozach nie miała władzy i tysięcy, temu nigdy nie uwierzymy — i na wynalazku kumoterskim nie poprzestaniemy. Jeżeli zatem chcą nas swą genialną drabinką zamiast stopni uszczęśliwić, to z tego rezygnujemy i wolimy nadal raczej spinać się po pufrach, niż narażać się na skręcanie karków!

Do tego już nawet doszło u nas w Stanisławowie z ową genialną drabinką, że „kacyk" nieobecnych partyj skrzynie do przechowywania rekwizytów wraz z ekskuśnierzem Kozickim rewiduje i jeżeli przybory w nich znajdzie, dotkliwe kary wymierza, czego dowodem następujący, dosłownie i wiernie odpisany strafzettel:

K. k. Oestreichische Staatsbahnen. Dienststelle k. k. Bahn Betriebs-Amt Stanislau Nr. — An den N. N. in Stanislau. Stanislau am — October 1896. Betreff. Es wurde constatirt, dass Sie zur Fahrt mit dem Zuge — am $^{1}/_{10}$ l. 7. die Zugsaurüstung u. z. Schrauben Kuppel, Signalscheiben und Bremsshuh nicht mitgenommen haben, wofür Sie mit einer Geldbusse von 1 fl. geahndet werden. K. k. Bahn-Betriebsamt-Vorstand Heinrich m. p. Vorgemerkt sub Post Nr. — pro October 1896.

Co do wymiaru kary owej ze strony „kacyka" musimy temuż zwrócić uwagę, że ma pojęcie o instrukcyi, jak kura o pieprzu, i prosimy owego „kacyka", by raczej na chwilę fałdy przysiąść raczył i wziąwszy w rękę XX. instrukcyę przewertowała, a z pewnością znajdzie, że karę niesłusznie wymierzył, gdyż przytaczanie kary z powodu „Bremsschuh" jest u tego konduktora nie na miejscu, tem bardziej, że instrukcya wyraźnie mówi, że ten należy tylko brać, a to: „In Gebirgsstrecken hat jeder Zug zwei Durchsteckstangen oder zwei Bremsschuhe mitzuführen. Als Gebirgsstrecken im obigen Sinne sind jene Strecken aufzufassen, in welchen Neigungen von einschliesslich 11 $^{0}/_{00}$ und darüber vorkommen.

Cóż „kacyk" na to?! Prawda, że nie taki tęgi kolejarz, za jakiego się uważa!!!...

Z organizacyj.

Nowy Sącz. Ruch i życie w naszem „Kole" tutejszem — wre i kipi formalnie. W niedzielę dnia 25 października mieliśmy przedstawienie amatorskie. Przy szczelnie zapełnionej sali odegrali nasi amatorzy wesołą bardzo farsę pod tyt.: „Zaślubiny z przeszkodami", oraz „Łobzowian" Anczyca. Przedstawienie wypadło doskonale. Publiczność bawiła się wybornie. Jako gość obecnym był także ks. Stojałowski, który raźno uwijał się wśród tańczących, a kiedy nadszedł dla niego czas do odjazdu, wypowiedział krótką pożegnalną mowę do zebranych, w której nie szczędził nam słów szczerego uznania za to, że się tak dobrze sami rządzimy, wzywając do coraz większego skupiania się w tem „Kole zawodowem" i do ciągłego ulepszania naszej organizacyi kolejowej. Za- [illegible] tkać takiego ładu, porządku, a co najważniejsza harmonii, jak u nas. Wrogowie wasi — mówił w końcu ks. Stojałowski, którzy was chcą zbeszcześcić, nazywając socyalistami, czynią wam tem samem najwyższy zaszczyt, na który starajcie się zawsze zasłużyć i to jak najliczniej. Nie potrzebuję wam chyba opisywać, jaki podniosły nastrój panował wśród zebranych — to też jakby w odpowiedzi zaśpiewaliśmy wraz z ks. Stojałowskim nasz „Czerwony Sztandar".

Obecność ks. Stojałowskiego i tow. Daszyńskiego w ostatnich czasach u nas wiele zdziałała i zaszkodziła krecięj robocie jezuitów. Kilku słabszych umysłem obałamucili obłudną „Przyjaźnią", która po zadanych ciosach ledwie dyszy, wszystko bowiem ciśnie się do nas, odróżniwszy wreszcie prawdę od fałszu.

Poczyniliśmy wiele zmian: i tak lokal świeżo odnowiony przedstawia się bardzo okazale, tak samo scenka, odmalowana, przyjemne robi wrażenie, oprócz tego sprawiliśmy piękną i bogatą garderobę teatralną, ułożyliśmy repertuar na sezon zimowy, szczególniej zamyślamy grywać sztuki ludowe, mające tutaj wielkie powodzenie. Jedno tylko mamy zmartwienie w ostatnich czasach: sala, dotychczas dla nas wystarczająca, okazała się nagle za ciasną wobec wielkiego napływu gości na zabawy i przedstawienia. Ruch członków wzmógł się także w ostatnich czasach; co wieczór mnóstwo towarzyszów: jedni czytają, drudzy grają w bilard, inni znów żywo rozprawiają o sprawach bieżących, to znów orkiestra nasza się ćwiczy — słowem z każdego kąta wieje prawdziwe życie, aż otucha zstępuje w człeka i jakąś nadzieją napełnia w lepszą przyszłość.

KRONIKA.

Ostrzeżenie. W ostatniej chwili dowiadujemy się, że na całej przestrzeni krążą jakieś indywidua, wyłapujące nazwiska naszych prenumeratorów, oraz kradnące pojedyncze numery naszego pisma. Ostrzegamy zatem wszystkich, którzyby się zetknęli z tymi rabusiami, by się mieli na baczności — są to bowiem na żołdzie dyrekcyi kolejowej pozostający szpicle. Równocześnie upraszamy, aby wszyscy ci, którym zabierano numery pisma naszego, lub ich wybadywano — dawali nam znać o tem listownie. Bliższe szczegóły w następnym numerze.

Rozliczne krzywdy i bezprawia, panujące na kolejach, wymagają z naszej strony bezwzględnego napiętnowania. Mając na względzie młodociany wiek naszego pisma, nie mamy dotąd tyle wiadomości od towarzyszy, ileby potrzeba; z drugiej jednak strony nie możemy się żalić na brak zainteresowania uświadomionej służby kolejowej, która dość regularnie i obficie zaopatruje nas zażaleniami na stosunki kolejowe. Musimy jednak zwrócić uwagę towarzyszy, którzy nadsyłają, lub chcieliby nadsyłać nam wiadomości, na następujące okoliczności. Upraszamy przedewszystkiem o podanie nam nagich nb. prawdziwych faktów, o ile możności bez upiększeń stylistycznych. Zdarza się, że otrzymujemy łokciowe sprawozdania, w których niema ani jednego faktu, tak że możemy z tego wszystkiego zostawić tylko kilka wierszy, co znów dotyczącego korespondenta oburza. Należy dalej zważać na techniczną stronę korespondencyi, pisać, ile [illegible] za ciasno. Wreszcie upraszamy zupełnie nie tykać spraw osobistych, ani prywatnych. Nie obchodzą one nas wcale, choćby dotyczyły naszych wrogów, a nie myślimy zniżać pisma naszego do poziomu szmat brukowych i plotkarskich. Często wygląda to na denuncyacyę, a przecież tego nie będzie od nas nikt wymagał.

W końcu zwracamy uwagę na to, że nie możemy umieszczać niektórych notatek, które są tak małej wagi, że poprostu szkoda miejsca.

Wypadki nieszczęśliwe na kolejach galicyjskich wydarzają się coraz częściej. Niedawno zderzyły się między stacyami Korczów a Ottynią na przystanku Hołosków na szlaku Stanisławów-Czerniowce dwa pociągi towarowe, przyczem maszynista Ilnicki i konduktor Klement odnieśli cięższe rany, tak samo konduktor Piekarz i dwaj palacze, a konduktor Bywaj zmiażdżony został na śmierć dwoma zderzającemi się wozami. „Sprawiedliwość" zdaje się spotka strażnika, który podobno nie zmienił zwrotnicy i wskutek tego nie sprowadził nadjeżdżającego z Czerniowiec pociągu towarowego na inny tor. Ten prawdopodobnie pójdzie do więzienia, a ci, którzy są tu właściwymi winowajcami, jak zwykle, pozostawieni będą w spokoju. Na przystanku Hołosków pracuje aż **trzech** funkcyonaryuszy: podurzędnik, który jest w jednej osobie kierownikiem stacyi, kasyerem frachtowym, magazynierem, telegrafistą, dozorcą toru, rewizorem pociągów, przy których dniem i nocą musi być obecnym; a nadto dwóch strażników, pełniących **21-godzinną** służbę bez przerwy, poczem mają 6 godzin odpoczynku, otrzymują psie wynagrodzenie i są przytem ojcami rodzin, którym przecież również kilka [illegible]

Trzeba też zatwardziałości i bezczelności pismaka burżuazyjnego, by, jak czerniowiecka „Gazeta Polska", przyznając to wszystko, prawić pomimo to o „wielkiem przestępstwie personalu" i by opisując tak okropny wypadek, rozpocząć opis jego od... potłuczonych lokomotyw [illegible]

Co znaczą protekcyjki na kolejach, wie najlepiej ks. Załęski, od czegóż byłby jezuitą. Chcąc uszczęśliwić także kolejarzy swoim ekstraktem jezuickiego móżdżku, musiał sobie pozyskać dyrekcyę kolei, która z właściwem łakomstwem stanęła w jednym szeregu z wrogami ludu. Naturalnie! Jezuita, Horoszkiewicz i policya — czyż można sobie wyobrazić nadobniejszą trójcę?

Szczególnym trafem opatrzność zsyła nam następujące pismo:

C. k. dyrekcya kolei państwowych w Krakowie.— L. 43951/I. — Kraków 5 października 1896. — Kurenda do zarządów ruchu i stacyj kolejowych. (Sprzedaż broszury „Socyaliści nasi wobec rozumu") Na prośbę przewielebnego księdza pana St. Załęskiego z zakonu jezuitów w Nowym Sączu, pozwala się niniejszem wszystkim portyerom, trudniącym się sprzedażą gazet, sprzedawać tegoż broszurę p. t.: „Socyaliści nasi wobec rozumu", napisał Prawdomowny, cena 5 ct.

Przełożeni zechcą o tem uwiadomić podwładnych im portyerów.

Za dyrektora c. k. kolei państwowych

m. p. *Horoszkiewicz.*

Przy takiej to opiece i pomocy pragnie Załęski chwytać naiwnych do siatki także wśród największego ruchu kolejowego — kolejarze jednak zakusy te będą [illegible]

Kalendarz Robotniczy wyjdzie w najbliższych dniach i zawierać będzie oprócz kalendarza rzymsko-katol., grecko-katol. i żydowskiego, kalendarzyk historyczny, podający najważniejsze znaczenia z dziejów polskiego [illegible] padki w historyi. Nadto umieszczone będą adresy wszystkich polskich stowarzyszeń socyalistycznych w kraju i za granicą, poradnik prawniczy dla towarzyszów wyborców, poradnik dla zgromadzeń, artykuły, opowiadania i wiersze polskich pisarzów socyalistycznych, dalej „Pieśń pracy" z nutami na 4 głosy. Okładka wykonaną będzie według obrazu słynnego malarza-socyalisty Waltera Crane, rycina „Niech żyje 1 Maj" tegoż malarza, oraz portrety znakomitych polityków, pisarzy i poetów socyalistycznych. Kalendarz zapowiada się świetnie, lepiej jeszcze, niż w latach poprzednich, a niska cena **26 ct.** (z przesyłką pocztową **32 ct.**), powinna zachęcić do zamówienia tegoż. Dlatego polecamy Towarzyszom Kalendarz ten jak najusilniej. Zamówienia przyjmuje redakcya „Naprzodu" (Kraków ul. Szewska l. 7) i redakcya „Kuryera Kolejowego" (adres: Kraków ulica Floryańska l. 55).

Odznaczenie. Z Oświęcimia donoszą nam, że dnia 15 października został konduktor Karol Majer w obecności urzędników i służby udekorowany srebrnym krzyżem zasługi za to, że w jesieni 1895 r., z narażeniem własnego życia, uratował tonących dwóch chłopców od niechybnej śmierci. Obecny starosta bialski, Kurykowski, wzniósł trzykrotny okrzyk na cześć odważnego konduktora.

W sprawie ministra Guttenberga, zaskarżonego o obrazę czci przez tow. Tomschika, orzekł trybunał kasacyjny na skutek wniesionego zażalenia nieważności przez generalnego prokuratora, że skarga ta nie należy do sądów cywilnych, lecz wojskowych, gdyż pan minister jest generałem w czynnej służbie.

Orzeczeniem tem uwolnił się pan Guttenberg od ciążącego nad nim aresztu. Teraz może znowu poniewierać i zaszczycać podwładnych mowami, pełnemi temperamentu — oczywiście, jako generał, nie jako minister. Jest to daleko bezpieczniejsze, zwłaszcza wtedy, gdy się obraża uczciwych ludzi, a nie ma potem odwagi stawać przed sądami... Dowód to, że mamy w Austryi równe prawo dla wszystkich.

Ciekawa rozprawa przed sądem rozjemczym zakładu ubezpieczenia robotników od wypadków odbyła się niedawno w Wiedniu. Ruszak, kotlarz przy „Tow. kol. państw.", który w r. 1888 wskutek nieszczęśliwego wypadku podczas pracy utracił palec wskazujący u lewej ręki, doznał znów takiego wypadku w roku 1895, a mianowicie utraty małego palca u tejże ręki. Wskutek tego, jako niezdolny do pracy, został wydalony i otrzymał od zakładu ubezpieczenia 10 procent płacy, t. j. 7 złr. 83 ct. miesięcznie. Wniósł tedy skargę przed sąd rozjemczy. Zakład bronił się tem, że nieudolność do pracy Ruszaka pochodzi jeszcze z roku 1888, za co zakład nie jest odpowiedzialny. Obrońca poszkodowanego skonstatował, że niezdolność nastąpiła dopiero po drugim wypadku, że więc renta jest niedostateczną. Sąd przychylił się do żądania skargi, oznaczył rentę na 33 procent czyli 15 złr. 66 ct. miesięcznie i skazał nadto zakład na nadpłacenie 64 złr 21 ct. jako zwrot za niewypłaconą dotychczas rentę.

Odpowiedzi Redakcyi.

Kor. w Stanisławowie. Sprawę „Apuchtinady" wicedyrektorskiej nie zamieściliśmy z tej prostej przyczyny, ponieważ fakta opisywane i sposób zajścia całego niezupełnie zasługiwały na wiarę. Oczekujemy wyniku rozprawy sądowej w tej sprawie. W najbliższym czasie wysyłamy list obszerniejszy.

Tow. C. w Przemyślu. Pieniądze odebraliśmy. Prosimy o pamięć. Pozdrowienie.

Kond. M. w Podgórzu. Postanowiliśmy dopiero po wyniku śledztwa naprawić złe, panu wyrządzone.

Podziękowanie. W imieniu całego personalu pociągów ciężarowych w Nowym Sączu składamy panu inspektorowi Kleinowi szczere podziękowanie z staropolskiem „Bóg zapłać" za uznanie nadmiernej pracy personalu pociągowego i urządzenie turnusu jazdy w sposób dający i personalowi dostateczny odpoczynek i nieprzynoszący uszczerbku stosunkom służbowym.

Konduktorzy.

Krakowskie „Koło miejscowe" odbędzie dnia 8 listopada w niedzielę b. r. o godzinie 10 rano zwyczajne roczne

WALNE ZGROMADZENIE.

Porządek dzienny: Sprawozdanie Zarządu. Sprawozdanie kasowe. Wybory. Wnioski. Odczyt.

Z powodu pierwszej rocznicy założenia Stowarzyszenia odbędzie się w tym dniu o godzinie 7 wieczór

PRZEDSTAWIENIE AMATORSKIE

a następnie **TAŃCE.**

O liczny udział uprasza *Zarząd.*

Druk A. Słomskiego w Krakowie

Wydawca i odpowiedzialny redaktor: Tomasz Tokarz.